ARIPI ROMÂNEȘTI

Director: Comander aviator
AL. DEMETRESCU



ZIUA AVIAȚIEI
20 IULIE

25 IULIE 1944
ANUL III Nr. 68

IN AȘTEPTAREA INAMICULUI

LEI 20

TECHNICĂ FĂRĂ SUFLET

de NICHIFOR CRAINIC

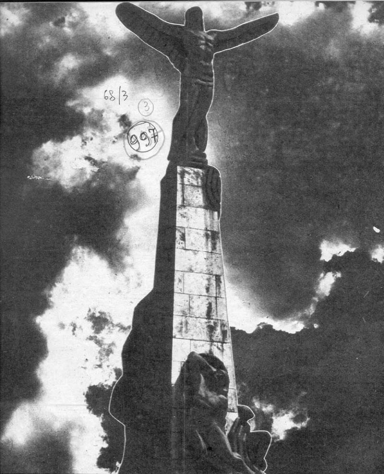
CONDIŢIILE dramatice în care trăieşte capitala ţării, terorizată zi şi noapte de aerienii asasini americani şi englezi au îngreuiat manifestările culturale şi în deosebi apariţia publicaţiilor. Atâta vreme însă cât mai există un minimum de posibilitate, socotim ca o datorie să înlesnim continuarea acestei reviste, care a însemnat dealungul anilor un puternic stimulent de cristalizare a spiritului românesc autentic. Se vor ucide mai departe oameni fără apărare, se vor dărâma mereu clădiri, se vor nimici instituţii, dar spiritul acesta nu va muri. Loviturile nu-l vor dobori, încercările îl vor căli, prăpastia deschisă a neantului îl va îndârji să trăiască mai departe.

O parte din sfântul pământ al ţării e cotropită de barbarii Uralilor, văzduhul năvălit de barbarii de peste Atlantic. Asalt de jos, asalt de sus, — prilej blestemat să ne arătăm tăria şi voinţa de a fi. Nu suntem singuri nici în suferinţă, nici în încordare. Suntem încadraţi într'o Europă, care îndură la fel cu noi durerile facerii unei lumi mai bune. Există în cuprinsul ei popoare care sângerează şi mai greu decât noi; şi există popoare arcuite gigantic în voinţa de a birui, ce ne pot sluji drept pilde înălţătoare. Să lăsăm pe amicii Englezilor şi pe admiratorii Americanilor să se entuziasmeze de vederea zburătorilor „liberatori", cari vin călare pe norii cerului să le fluture batistele în semn de duioasă prietenie. Să lăsăm pe uneltitorii Sovietelor să delireze de bucurie că pământul Moldovei a fost pângărit, şi să ne uităm mai ales la aceşti Germani, cari întrupează mai presus de oricine conştiinţa, demnitatea şi eroismul european. Ei sunt pretutindeni în Europa, zid de apărare la marginile ei. Ei sunt aici lângă noi, apărători împreună cu soldaţii noştri ai pământului nostru şi ai continentului întreg. Germania a suferit nemăsurat mai mult decât România. Aproape nu e familie să nu aibă un doliu, aproape nu e viteaz pe imensul ei front să nu ducă cu el ecoul unui dezastru de-acasă. Şi cu toate acestea, armata ei continuă să fie, printr'o îndârjire supraomenească, pavăza Europei şi scutul nostru, alături de soldaţii noştri.

Am ascultat şi eu în ultimul timp, la radio, „vocea Americii" şi tam-tamul Londrei, într'o românească atât de iudaic gargarisită încât ar fi deajuns s'o audă ca să-l pună în gardă pe orice Român conştient. Glasul acesta, care răsună pretutindeni şi căruia nu i se răspunde din partea ceastălaltă decât cu cântece piţigăiate de lăutari, ne asmute fără încetare să ne predăm Sovietelor şi să ridicăm armele împotriva Germanilor, cari stropesc cu sângele lor pământul Moldovei, apărându-ni-l! Sunt, poate, mii şi sute de mii de oameni îndureraţi şi naivi, cari îşi otrăvesc zilnic auzul cu aceste îndemnuri la ticăloşie şi la catastrofă naţională. Şi mă gândeam că o ţară, în asemenea împrejurări, nu se apără numai cu armele de pe front, ci întotdeodată cu tăria masivă a spiritului, ce trebue să stea îndărătul frontului, hrănindu-l cu voinţa de a birui şi de a fi cu orice preţ. Când omul din mulţime, necăjit şi strâmtorat, e pradă necontenită acestor ispitiri diabolice, muţenia din partea noastră nu e semn nici de bărbăţie, nici de superioritate, şi nici de orientare. Pe culmea deciziei, legile războiului pretind dela noi toţi viaţa sau moartea, ceea ce e tot una. Căci astăzi nu e în războiu numai soldatul de pe front, ci poporul întreg, dela bătrân până la copil, iar ţara toată sub focul bombardamentelor, a devenit câmp de luptă. Teroarea e intensă în măsura în care nu ne putem apăra împotriva focului prăvălit din nori, dar cu atât mai necesară e tăria de spirit, care să fortifice şi să activeze răbdarea tuturor. Precum în timp de pace avem nevoie de conducere pentru a trăi, tot astfel în războiul integral, în care suntem încleştaţi, avem nevoie de conducere pentru a muri şi a birui. O ţară cu sufletul predat dela întâia încercare grea zadarnic şi-ar mai trimite luptătorii pe frontul propriu zis: ei s'ar duce acolo infectaţi de defaitismul interior.

Intr'adevăr, în istoria omenirii n'a existat până acum un astfel de războiu. Cu excepţia faimoaselor năvăliri barbare, care rămân o plăcintă cu brânză faţă de teroarea aeriană, războaiele de până ieri, indiferent de mobilul lor, indiferent de momentul iniţial totdeauna discutabil, se purtau în marginile cavalerismului, oricât de dure ar fi fost. Se războia armată cu armată, adică voinicia unui popor cu voinicia celuilalt în luptă dreaptă. Atingerea omului neînarmat, a populaţiei civile, era socotită ca o nedemnitate în stare să facă pe săvârşitorii unor asemenea crime de râsul lumii întregi. In această privinţă războaiele evului-mediu, ale „barbarului" ev mediu, cu simţul onoarei cavalereşti desvoltat până la maximum, erau cam ceeace sunt astăzi întrecerile din arenele sportive. Peste toate grozăviile prin care a trecut sau pe care le-a deslănţuit, lumea europeană, sub înrâurirea creştinismului, a păstrat totuşi o regulă de omenie faţă de adversarul neînarmat. *Revoluţia introdusă de Anglo-americani în arta sinistră a războiului e abdicarea totală dela orice umbră de cavalerism.* Boxeurii reprezintă brutalitatea cea mai cruntă în lumea sporturilor, dar un boxeur nu e în stare să atace pe un „profan", care l-a jignit: îl opreşte superioritatea artei sale şi demnitatea profesională. Deşi boxul e o sălbăticie gustată până la leşin de publicul anglo-saxon, morala lui specială a rămas inaccesibilă războinicilor veniţi de peste ocean. Din punct de vedere etic, un cretin care mânuie pumnul în arenă e superior oricărui soldat anglo-american.. Boxeurul luptă împotriva unui adversar pregătit ca şi el. Armata anglo-americană, neisbutind să lupte împotriva vreunei armate europene, şi-a descoperit adversarul în lumea necăjită a oraşelor şi satelor noastre. De sus, dela câteva mii de metri, omul nu se vede: el devine o abstracţiune. Se văd numai acoperişurile caselor ca nişte pete ce indică pe faţa pământului aglomerări de vieţi omeneşti. Aviatorul, erou cu contract în regulă, îşi lasă bombele ca o vacă indiferentă dacă resturile rumeguşului ei au căzut pe crini sau pe trandafiri. Miile de colibe şi de palate, de temple şi de biserici, zecile de mii de oameni cu totul desarmaţi, cari rămân ţăndări în urma stolurilor de bombardiere, se anunţă apoi triumfal ca „obiective militare" atinse. La cinismul acesta bestial cum n'a existat bestialitate pe lume se reduce eroismul anglo-american. Dela un capăt la altul, văzduhul Europei e străbătut de bondarii uriaşi ai morţii. E o lume cu totul nouă, o mentalitate cu totul nouă pe care poate nimeni dintre noi n'a bănuit-o. O mentalitate de om care nu mai e om şi pentru care omul nu mai e om în sensul religiei, al culturii şi al civilizaţiei. Războiul aerian purtat de anglo-americani, revelează o lume *subumană,* ce nu are precedent decât probabil în preistorie, aşa cum şi-o imaginează transformiştii şi evoluţioniştii. O lume [illegible]eşte nu numai sensul legilor dumnezeeşti ale vieţi[illegible]ţul valorilor create de spirit cu trudă de milenii. Citeam până deunăzi ciudăţenii din viaţa americană culminând în bandele de gangsteri, formaţiuni incredibile, imitate după uriaşele organizaţii tâlhăreşti din China; romanele scriitorilor de peste Atlantic ne desvăluiau taine bizare din subteranele vieţii publice a noului continent. Şi totuşi nu ne venea să credem că e vorba de o lume sălbăticită până într'atâta, în strălucirea confortabilă a civilizaţiei sale, încât existenţa să se reducă pentru ea la un biet succes material cu sacrificarea a tot ce este omenesc în om. Ţara maşinilor a produs un om mecanizat, care se ignoră pe sine însuşi cum îşi ignoră semenii. Frenezia tehnică l-a redus la o viaţă de sensaţii epidermice, neîngăduindu-i răspasul ca aceste sensaţii să se modeleze în bogăţie lăuntrică a spiritului. Americanul e omul care şi-a pierdut sufletul şi e cu neputinţă să-l mai găsească în atmosfera exasperantă de civilizaţie materialistă. Singură cultura cu generoasele ei valori ideale, cu adâncirile ei în abisul inimii, cu zborurile ei în infinitul cugetării ar fi fost capabilă să facă un om din ceeace tehnica maşinistă

(Continuare în pag. 14)



LA 20 IULIE SBURĂTORII ȘI-AU SĂRBĂTORIT PATRONUL ARMEI LOR PE SF. ILIE PROOROCUL!

SĂRBĂTORIREA S'A DESFĂȘURAT ÎNTR'UN CADRU SOBRU, EA FIIND PRILEJ DE CINSTIRE A CELOR CE S'AU JERTFIT PENTRU PATRIE, ÎN LUPTE GRELE, DAR VICTORIOASE, FĂURIND AVIAȚIEI NOASTRE UN TITLU DE GLORIE NEMURITOARE.

IN AER, SBURĂTORII NOȘTRI AU ONORAT ZIUA SFÂNTULUI ILIE CU RĂPĂIT DE MITRALIERE ȘI TUNURI DE BORD, CU VICTORII AERIENE ȘI DOBORÎRI DE AVIOANE INAMICE, AȘA CUM DE ALTFEL O FAC ZILNIC DE MAI BINE DE TREI ANI!

REVISTA „ARIPI ROMÂNEȘTI" ÎNCHINĂ N-RUL FESTIV DE AZI BRAVILOR AERIENI CE LUPTĂ PE FRONT SAU ÎN INTERIOR ȘI SE ÎNCLINĂ CU SMERENIE LA AMINTIREA VEȘNICĂ A CELOR CE AU PIERIT!

Adj. av. Mihai Gh., un brav sburător dintr'un grup de bombardament.



D-l General Comandant Gh. Jienescu, Ministrul Aerului, însoţit de d. G-ral C-dant Ionescu Em. în inspecţie la un eroic grup de vânătoare, pe front. (S. M. P. — Pelin D.)



...n submarin rusesc semnalat. Un hidroavion de recunoaştere român decolează în căutarea lui. (S. M. P.)



Un brav pilot dela vânătoare: Adj. av. Moldoveanu (S. M. P.)



Camaraderie: doi piloţi dela asalt şi mascota lor. (S. M. P.)

Totdeauna bine dispuşi: un grup de sburători dela asalt. (S. M. P.)



Aripi ...

Lt. av. Zamfirescu şi Adj. av. Moldoveanu, ... bravi dela vânătoare (S. M. P.)





In clipe de repaus!...
(S. M. P.)

...mânești în luptă



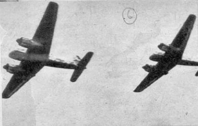
...ivitate la un tun antiaerian.
(S. M. P. - Radovici I.)



După luptă (Foto Costin Georgescu)



Observatorul unei baterii de a. a. care apără... teren de aviație. (S. M. P.)



Avioane române de asalt în sbor spre liniile dușmane. (S. M. P.- Radovici)



Un sburător și mascota lui... (S. M. P.)

SBURĂTORII „LA EI ACASĂ"

de LADMISS ANDREESCU

Desene de GION

CENUȘĂREASA DEPE LINIA FRONTULUI: AVIAȚIA DE ASALT ȘI CEI CARE FAC ȘI TAC: STUKIȘTII

Cu un pilot numai nervi — ca un mânz odihnit, nutrit și adăpat — așa cum arată la înfățișare adjutantul aviator Filiuță dela escadrila de legătură care ne-a pus la dispoziție un „38" pentru toate deplasările noastre pe front, până și mult adoratul meu coleg Gion are curajul să se avânte și la propriu — nu numai la figurat, adică „inspirativ" — spre albastrul acestui matinal și răcoros senin.

Iată-l deci cu pletele lui eminesciene în vânt, iar în buzunar cu blocul, creionul și guma — el îi zice cauciuc — gata să călărească parapetul din stânga carlingei.

La postul de comandă al avionului, locotenentul mecanic Remuș Marin — o veche, prea veche cunoștință a mea — îndeamnă trei servanți să deslănțue mai energic manivela demarorului...

— Contact! gâfâie un servant.

— Contact! replică scurt locotenentul din carlingă și acționează repede, tot mai repede, mise-en-marche-ul avionului. Elicea se repede odată înainte și circular, motorul trage trei salve de gaze și apoi vuetul lui năprasnic cuprinde într'o vijelie pe cei trei servanți, măturând vârtos iarba câmpului. In clipa următoare, omul dela bord a redus motorul, strunind caii putere deslănțuiți... A coborît, mulțumit de rezultat.

Pilotul, adjutantul Filiuță, ia loc în carlingă... Gion la mitralior, eu la observator... Capotele jos și... așa, dintr'odată, cu vântul în față, ca la carte, avionul se repede peste câmp, pornind să înghită kilometrii și secunde cu o furie tot mai crescândă... Apoi desprinderea de pământ, plutirea... Un cabraj volnicesc virat pe stânga, un tur de aerodrom și... pe direcție, spre aerodromul grupului de asalt comandat de căpitan-comandorul Botez, cu care avusesem plăcerea, cu câteva luni în urmă, să lucrez în materie de propagandă printre elevii școlilor secundare din țară.

Saltul la noul aerodrom a fost scurt... Când să luăm mai bine înălțime, aterizam... Un câmp imens, ars de arșița prânzului, ne-a primit neted și fără bonduri. Aerodromul, nespus de vast, adăpostea unul din cele mai bune, dar poate cel mai puțin știut, grup de aviație: asaltul. Cobor, într'un salt pe care izbutesc să-l fac cu o oarecare alură de sportiv și-mi rotesc ochii peste întinderea câmpului, peste avioanele care stau gata în orice clipă să se rupă de pământ și să se reverse peste liniile dușmane cu torentele de foc ale armelor de bord și ale bombelor.

Iată, dar, ne aflăm la cenușereasa aripilor noastre. Aviația de asalt, tot atât de muncită ca și celelalte categorii de aviație, nu se bucură nici de gloria avioanelor doborîte în luptă — ca vânătorii — nici de biruința asupra obiectivelor distruse în interiorul inamic — ca bombardierii, — nici cel puțin de satisfacția veștilor aduse din liniile dușmane: ca observatorii. Aviația de asalt, expusă din greu tirului dușman pentrucă trebue să sboare ades la firul ierbii, în gura focului advers, deslănțuit din plin asupra ei, are greaua misiune de a mitralia la sol liniile și coloanele inamice. Singur la bordul bimotorului său, pilotul dela asalt nu trebue să se teamă de iadul de guri de foc deslănțuit împotriva lui de pe pozițiile dușmane pe care el are misiunea să le mitralieze.

Imi povestea comandantul acestui brav grup că au fost cazuri când sburători de-ai noștri s'au întors cu 50—60 lovituri de glonț sau de schije în avion... și totuși s'au întors. Unii din ei teferi, alții răniți... Durerea însă este că sunt destui și aceia care au rămas în sărutul de veșnicie al gliei, cu fața spre dușman, cu aripile prăbușite și strivite sub greul focului dușman. Glorioșii noștri sburători dela asalt au efectuat, în zilele de mare efervescență pe linia frontului, câte cinci, șase și chiar opt sboruri la inamic, pe zi. Sunt piloți care au peste 400 ieșiri... Grupul a aruncat asupra dușmanului focul a peste două milioane de cartușe... Cât despre tonele de bombe împroșcate în armia mongolă, mărturisesc că le-am uitat cifra. In orice caz, și aceasta era impresionantă.

Cine, din marele public românesc, cunoaște aceste bravuri? Mă întreb cu un fel de melancolie amestecată cu mândria de a fi român ca și ei, ca sburătorii dela asalt.

Mi-arunc o privire spre lizieră [illegible] salcâmi de lângă noi. La marginea ei, un grup de 8—10 copii mici, de 6—12 ani. „Se joacă", m'am gândit. Dar când am fost aproape de ei, din pământul încins de soare, s'a ridicat

Un brav pilot din grupul de asalt se întoarce victorios dintr'o misiune la inamic. (S. M. P.)



un trup bronzat de om, cu părul ciufulit, cu nas obraznic, cu ochelari de soare...

— Ce faci aci nenișorule!? m'am mirat.

— Fac școală cu ei, mi-a răspuns râzând, un adjutant pilot în ținută de... plaje. Le povestesc de ale noastre, de cele sburătorești... Intr'adevăr băieții, cât niște pușcoci, erau numai ochi și urechi.

— Dar fetelor?...

— Și lor... Uite la asta — și-mi arată o codană de vreo 10 ani — zice că vrea să calce pe urmele Smarandei Brăescu...

Fata zâmbește cu ochi îndrăzneți și confirmă cu capul...

In toiul discuției noastre apare o mașină sanitară, apoi o alta, mai mică... Atât plutonierul Savu Ion, cât și șoferul celeilaltei mașini pe nume soldat Pavelescu Gh., se arată bucuroși de vizită. Ne suim în mașină și după o fugă prin colbul unei șosele adumbrită de copaci, ne oprim în mijlocul satului, la școala primară. Aci dăm piept cu locotenentul av. Șotropa, căruia îi aducem vestea că i s'a aprobat ordinul „Mihai Viteazul". Privește la noi neîncrezător, dar dupăce repetăm cu mai multă convingere vestea, se bucură ca un copil. Gion încearcă să-i prindă caricatura. Șotropa prinde de veste și fuge. Colegul meu îi declară ritos că, ori cu voia lui, ori fără ea, noul cavaler tot va fi prins în vârful creionului, lucru care s'a întâmplat întocmai, dealtfel. Lângă el, sublt. av. Năsturaș se arată și el refractar creionului lui Gion, dar a- [illegible] își vede de treabă, nevoind să știe de protestele bravilor noștri asaltiști.

După ce schimbăm câteva vioaie cuvinte de bună vedere, mașina ne poartă spre comandantul grupului, pe care îl aflăm gata de a porni pe aerodrom...

Ați făcut foarte bine că ați dat pe la noi, ne întâmpină el... veți vedea, veți auzi lucruri care, pe mine comandantul lor, mă uimesc și mă înspăimântă... Iată, vă fac o mărturisire. Eu sunt profesor de o viață întreagă, dar mărturisesc că eroismul copiilor acestora, fără margine, neprecupețit, generos, ne învață pe toți o altă școală, reconfortantă, care nu este predată după vreun manual, după vreo metodă... școala bravurei.

Luăm un pahar cu vin... apoi pornim înapoi, la sediul unității: școala.

Aci găsim o droaie de sburători.

Iată pe căpitanul Eftimopol Ion, înalt și sigur de el, pe slt. Dumitru Ion, tânăr și svelt, pe slt. Antonescu, purtând o capelă model propriu, pe lt. Marinescu unul din cei mai bravi sburători ai unității care, cu un timp în urmă, doborît fiind de inamic în liniile lor a fost salvat sub un iureș de foc dușman, de un sburător german care a aterizat lângă el, pe adjutantul Bulhac Trifan, care și el fiind doborît în dosul liniilor dușmane, a izbutit să ajungă la ai noștri după patru zile și patru nopți de fugă, flămând și nebăut, pe adjutanții Zamfir, Marinescu Dumitru, Buricea Gh., Anghel Vasile, Apostol, Marinescu Jean, Iancu D., toți piloți cu zeci de misiuni la inamic, cu piepturile lor voinice pline de cele mai mari decorații de războı române și germane.

Ii privesc pe toți cum se îngrămădesc peste Gion și fac mare haz liniile exagerat conturate în asemănător lor... Sunt tineri, sănătoși, sunt luptători... Imi râd ochii și inima mea își strigă mulțumirea. Cu ei? Dar care neam să piară cu asemenea exemplare de oameni?

Grupul de asalt!... O închegare de oameni unitară, o unitate de sburători perfectă... Morții lor le sunt îndemn, răniții lor pildă vie, avioanele lor, uneltele răzbunării și victoriei românești.

Se însera. Un soare imens și roșu se prăbușea spre Apus, peste coamele Carpaților... Pilotul nostru, adjutantul Filiuță, ne aduce aminte că trebue să plecăm... Ne despărțim de acești șoimi cu regretul de a nu putea să stăm mai mult între ei și cu nădejdea că ne vom revedea pe curând.

Când am decolat, soarele săruta piscul Ceahlăului.

Noaptea o facem tot la vânătorii grupului Șerbănescu. Ne trecem seara cu locot. Dușescu și adj. Mucenica, la care dormim.



Montarea bombelor pe un avion de asalt.
(S. M. P.)

Dimineața eram pe aerodrom de unde spre prânz decolam spre grupul de bombardament în picaj — Stukas—al căpitan comandorului Francisc Galeno. Gion va sosi mai târziu cu o mașină care aducea acolo, în mijlocul câmpului de sbor, departe de orice vuet citadin, echipa de teatru pentru ostași a talentatului actor Piu Mironescu.

Când am coborît din avion m'a întâmpinat aceeași imensitate a unui aerodrom presărat, cu rânduială, de avioanele noastre de bombardament în picaj. Pe o margine a aerodromului, într'o lizieră de salcâmi, corturile unității. Intre ele, cortul comandantului, marcat cu o săgeată roșie. De dincolo de câmp, dintr'o vale, scot capete iscoditoare, țevile tunurilor de a. a., gata să-și avânte spre inamic jerbele lor de flăcări și moarte.

Găsesc pe comandorul Galeno, comandantul grupului dela înființarea lui. Un om înalt, cu nasul puțin acvilin, cu o vorbă bine timbrată și plină de voe bună. Impunător, fără a fi rigid... Imi povestește fapte de ale subalternilor săi. Ii aduc vestea aprobării ordinului „Mihai Viteazul" pentru locotenentul Cercel O. din grupul său... Se bucură sincer...

Dar pentrucă în canicula nu putem sta, mă invită în cortul său... simplu, soldățesc...

— Așa o ducem mai bine de doi ani... Băeții însă nu se plâng. Ba dimpotrivă sunt nemulțumiți când lâncezesc. Pentru ei tot rostul zilnic este acolo... și-mi arată dincolo de Zenith — spre nord-est — un orizont peste care lămuresc liniile dușmane.

La popota grupului — instalată destul de confortabil în conacul unei moșii de tradiție moldovenească — cunosc pe mai toți sburătorii grupului... O cunoștință repede, nepregătită... Toți sunt numai ochi vii, nervi dinamici, viață, energie... Despre ei, pe îndelete, vom vorbi cu alt prilej, când îi vom putea portretiza mai mulțumitor atât pentru mine, ca seriitor, cât și pentru ei, ca bravi apărători ai cerului românesc.

După masă, comandorul Galeno, cu un grup de sburători ne părăsesc într'o misiune de serviciu. Ne întoarcem la aerodrom... Nu peste mult timp își fac apariția și actorii lui Piu Mironescu. In câteva minute scena este improvizată pe pământ, între niște avioane... Programul — cu numere ușoare de acrobație, dans, scheciuri, scenete — se scurge într'o veselie care descrețește cele mai întunecate frunți...

După program, la avioane...

Pilotul, cu Gion în spate, aruncă avionul într'un picaj perfect reglementar, care însă îl emoționează pe bravul meu camarad de redacție...

Apoi, iarăși aerodromul grupului de vânătoare...

A doua zi dimineață un avion I. A. R. 38 pilotat de adjutantul Calotă, după un sbor fără peripeții, avea să ne lase iîn pe un aerodrom din preajma Capitalei...

Era o zi călduroasă... și redacția ne aștepta.

— Ei frate Gion?

— A fost strașnic băiatule... Și o să mai poftim și altădată...

LADMISS ANDREESCU







EXEMPLUL COMANDANTULUI

In bătălia aeriană care a avut loc nu de mult pe deasupra teritoriului nostru — terorizat pentru a nu ştiu câta oară de către avioanele nord-americane — am avut şi noi, cum este firesc, câteva pierderi. Vieţi tinere, cari s'au stins jertfindu-se pentru apărarea şi liniştea noastră; sburători neînfricaţi cari s'au dăruit Patriei cu tot elanul şi cu tot spiritul nobililor cavaleri de altă dată!

Odată cu ei, au căzut şi doi din bravii noştri comandanţi de vânătoare: Lt. Comandorul **Sandu** şi căpitanul **Trandafirescu.** Ambii — şefi a câte un grup de vânătoare — au participat şi în acea zi la lupta grea şi inegală pe care sburătorii noştri o poartă de atâta timp contra „liberatorilor" terorişti, amândoi aflându-se şi de data aceea, în fruntea unităţilor lor!

Ofiţeri distinşi — ambii brevetaţi de stat major — sburători temerari, Lt. Comandorul **Sandu** şi căpitanul **Trandafirescu** îşi comandau grupurile lor cu acea tainică mândrie pe care o strecoară în suflet cinstea de a fi şeful unui mănunchiu de sburători bravi şi aleşi.

Amândoi aveau satisfacţiunea — pe care o viaţă trăită printre cei mici mă îndreptăţeşte a o socoti ca pe cea mai înaltă răsplată — de a fi fost iubiţi de subalternii lor: sburători, mecanici şi servanţi.

Amândoi aflaseră secretul de a comanda: exemplul personal! In viaţa aspră a frontului, ocaziile nu lipsesc! Clipele de pericole, grijile şi necazurile de tot felul, inerente stării de războiu, sunt tot atâtea prilejuri de valorificare şi de afirmare — în primul rând faţă de cei din preajma ta — a dreptului de a comanda!

Lt. Comandorul **Sandu** şi căpitanul **Trandafirescu** trecuseră acest suprem examen in mod strălucit! Prin faptele şi simţămintele lor alese, ei îşi aflaseră, uşor, un loc în inimile atât de sensibile ale sburătorilor noştri! Numele lor figurau în permanenţă pe „tabloul de misiuni"; la primul semnal de alarmă, cei doi şefi alergau la avioanele lor, deavalma cu cei mai tineri dintre sburători!

In aviaţia de bombardament şi vânătoare, comandantul se află în timpul sborului întotdeauna în avionul cap al formaţiei. Este o tradiţie care se respectă cu sfinţenie în aproape toate aviaţiile din lume, cu toate că — cunoscută de amici şi inamici — nu întotdeauna e recomandabilă... Este însă „panaşul", pe care puţini sunt aceia care renunţă a-l purta! Este dreptul de a conduce la luptă pe cei din subordine, dar mai ales cinstea de a înfrunta **cei dintâi** pericolul inamic sau de a fi **primul** care atacă!

Nu de mult, în acest războiu, un viteaz sburător străin a fost silit să-şi vopsească avionul într'o culoare albă, strălucitoare, pentru ca — în vâltoarea luptei — să poată fi în permanenţă văzut de subalterni, asigurându-i astfel de prezenţa lui, îmbărbătându-i şi îndemnându-i prin faptă.

Subalternii Lt. comandorului **Sandu** şi ai căpitanului **Trandafirescu** nu au avut nevoie de un astfel de îndemn. Ei înşişi bravi, şi-au ştiut comandanţii în tot momentul, acolo unde pericolul era mai mare. Increderea şi dragostea erau prea strălucitoare pentru ca acolo unde se afla şeful să nu se găsească şi ei! In dimineaţa aceia, păstrând în mod obişnuit contactul radiofonic cu ei, sburătorii noştri au auzit desigur ultimul lor cuvânt, ultima lor poruncă — „atacaţi" — şi au putut, o clipă să-i urmărească în glorioasa lor prăbuşire!

VÂNĂTOAREA DE NOAPTE

Când amurgul însângerat de ultimele raze ale soarelui se lasă învăluind Capitala într'o mantie uşoară de pâclă, aerodromul vânătoarei de noapte deabia începe activitatea. Maiştrii şi mecanicii au prins lucrul pentru o ultimă toaletă a avioanelor prevăzute cu felurite aparate de o extremă sensibilitate şi controlează alimentarea motoarelor şi armamentului.

Din autobuz au descins piloţii, cari, după o scurtă conferinţă cu comandantul lor, se îndreaptă fiecare la posturile ştiute.

Fiecare se echipează pentru sbor şi aşteaptă gata ca să poată sări în carlingă la prima alarmă.

Pentru vânătoarea de noapte trebuesc îndeplinite condiţiuni speciale, deaceia aceşti piloţi sunt aleşii aeronauticei, iar coechipierii lor, radiotelegrafiştii, sunt tinerii instruiţi pentru a forma cea mai deplină coeziune a echipajului. Instrucţia lor migăloasă a trebuit să-i înzestreze pe toţi cu însuşiri particulare, ca să câştige acel simţ atribuit păsărilor de noapte.

Cea mai tânără armă a aeronauticei noastre, vânătoarea de noapte, a trecut cu succes primele înfruntări cu inamicul. Alături de camarazii lor germani ei au făcut pe adversar să simtă riscul aventurării în noapte, deasupra teritoriului.

Circa 10 avioane de teroare nocturnă au fost doborîte în regiunea Capitalei, iar când a fost nevoie, vânătorii noştri de noapte, n'au pregetat să se ridice şi ziua în aer pentru a înfrunta valurile de bombardiere inamice.

Unul din ei, **adj. Popescu a reuşit ca dintr'o formaţie duşmană pe care a urmărit-o până aproape de Caracal, să doboare 2 bombardiere cu 4 motoare.**

Mereu prezenţi la datorie, aceşti sburători adaogă încă o cunună de glorie aviaţiei româneşti!





1917. — După primul meu sbor pe front, fotografiat lângă avionul Farman 40.

PRIMUL MEU SBOR

In primăvara anului 1917, mă aflam pe front, la Soveja, tânăr sublocotenent activ, în bateria neuitatului şi iubitului meu comandant, căpitanul Tănăsescu, când, primesc ordinul de a urma imediat „şcoala de antenă". Aşa se numea pe atunci cursul de legătură dintre artilerie şi aviaţia care-i regla tirul.

Şcoala de antenă funcţiona la Garbovanu, în celebra escadrilă Farman 6, comandată de căpitanul Enescu Athanasie (este vorba de generalul de mai târziu Enescu Athanasie, secretarul general al Aeroclubului Regal Român, mort într'un accident de aviaţie în 1938).

Aici, în această escadrilă, am cunoscut pe viitorii mei şefi şi camarazi şi am regăsit pe bunul meu prieten Gheorghiţă Stalpeanu, proaspăt decorat cu Mihaiu Viteazul, care avusese norocul să fie trecut în aviaţie imediat ce fusese înaintat sublocotenent de artilerie. (Şi acest scump prieten a murit în 1921 la Braşov — împreună cu alţi 11 camarazi — într'un groaznic accident de aviaţie, pe timpul unor exerciţii de bombardament cu bombe de războiu...).

In conacul acela boieresc dela Garbovanu şi pe întinsul aerodromului aşezat pe valea Trotuşului, am gustat din plin viaţa de atunci a sburătorilor şi am respirat pentru întâia oară deliciosul parfum al motorului în mers, mirosul acela caracteristic al amestecului de benzină şi uleiu de ricin şi care niciodată nu se poate uita!

La escadrila Farman 6 — în cele câteva săptămâni cât a durat modesta şcoală ce urmam — m'am „lipit" de aviaţie şi de sbor cu pasiunea ce nu avea să mă slăbească niciodată. Aici, în această unitate de bravi, am simţit năvălind în cugetul meu respectul pentru cei ce se avântă în aer, recunoştinţă şi pioasă amintire pentru cei ce nu se mai întorc... Oricât aş fi suferit mai târziu în aviaţie — o dragoste, nu este oare un lung şir de suferinţi? — nu voiu putea niciodată uita clipele de delicată simţire pe cari le-am aflat acolo, printre sburători, în viaţa şi în glorioasa activitate a Escadrilei Farman 6!

Intr'o după amiază, sublocotenentul Mincu — astăzi general inginer — dorind să-şi încerce în aer motorul avionului său Farman Metalic, botezat „Obor-Gara de Nord" — mă invită să-l însoţesc. O fi fost şi el impresionat de faptul că în permanenţă eram pe aerodrom—mai mult decât la cursuri — învârtindu-mă printre avioane sau asistând la decolările în misiune ale sburătorilor.

Câţiva ofiţeri elevi şi cadre. Se remarcă: † Cpt. Enescu Ath., C-dantul escadrilei, Lt.-Colonel Gelu Petrescu — în vizită — Jean Kiriţescu, Căpitan Mălcănescu, Papi Cholet, Lt. Gheorghiu Ermil, Cicerone Olănescu, Gogu Mihăilescu, Locot. Mincu, † Darian, † Stâlpeanu, Slt. Caşolţeanu, † Th. Iliescu (fratele lui Nae Iliescu — Mitralieră), Cuţarida, artistul Aurică Atanasescu — ce-o fi căutând el acolo? — etc. Fotografie luată în sala mare a castelului Gârbovanu (popota escadrilei).

Trecând peste ordinul — care și pe atunci interzicea sborul persoanelor străine de aviație, dar care și pe atunci se călca — mi-a întins o caschetă de aviator, primul meu „echipament" de sbor, supraveghind acrobatica mea cățărare în carlinga avionului său. Spun „acrobatica", pentrucă drumul până la carlingă — care era cocoțată cam la vre-o trei metri de pământ — trecea printr'o perdea de sârme, cabluri și hobane așa încât îți trebuia mlădierea omidei pentru a ajunge acolo, sus!

După această primă exhibiție — cu atât mai delicată cu cât eram novice — în timpul căreia, din prea marea grabă a omului fericit, era să-mi las o ureche agățată într'una din sârmele tăioase întâlnite în cale, m'am așezat în spatele pilotului, pe scăunelul rezervat observatorului, înfundându-mi mândru pe cap, cascheta de aviator! Deasupra capului pilotului se afla o bară de metal de care spânzura o mitralieră — dealtfel singurul armament la bord — ce trebuia însă ținută de către observator, până ce avionul decola, pentru ca mânerul ei să nu lovească în cap pe pilot, în timpul parcursului pe teren a avionului. Pilotul însă nu mi-a dat explicația cuvenită și nici limitat timpul atunci când m'a rugat „să-i țin mitraliera", așa încât, tot sborul s'a efectuat în bune condițiuni, mai puțin biata mea mână pe care am coborît-o din avion aproape congelată... Căci am uitat să adaug că era tare frig sus, că „echipamentul" dăruit cuprindea doar cascheta — fără șubă, mănuși și ochelari — și că de teama de a nu supăra cu nimic pe binevoitorul meu pilot, nu îndrăznisem în timpul sborului, nici măcar mâna să o schimb depe mitralieră, necum să las arma în voia întâmplării... Ba eram chiar foarte mândru de puterea mea de rezistență pusă în slujba executării unui „ordin de sbor" frământându-mă doar — și privind printre lacrimi la mâna mea care se roșea văzând cu ochii — cam cum o scoate la capăt „adevăratul" observator, care în această situație sboară cale lungă la inamic fiind obligat să mai și tragă cu mitraliera...

In fine sburasem, aceasta era principalul! Cu mâna beteagă în buzunar, am alergat să-mi anunț camarazii „de antenă", ferindu-mă — bineînțeles — să le dau relații cu privire la blestemata ceia de mitralieră!

Botezul aerului odată efectuat, am fost acceptat ușor, câteva zile mai târziu, de către vechea mea cunoștință dela Soveja — plotonierul Naidinescu, azi căpitan aviator în rezervă — să fac pe observatorul său într'un sbor deasupra liniilor dușmane. Era o mare favoare pe care mi-o făcea, o dovadă de atențiune specială a simpaticului Năică — cum i se spunea — mai ales pentru faptul că și el mă sbura pe răspundere personală, cu atât mai mare cu cât sborul se efectua de data aceasta „în linii"!

L-am rugat să mă ducă și pe deasupra bateriei mele și a observatorului înaintat dela Răchitașu pentru a-mi da seama de camuflajul lor contra vederilor aeriene ale inamicului din față. La întrebarea sa, l-am asigurat prompt pe Naidinescu că știu să trag bine cu mitraliera pentru cazul când am fi atacați de vreun avion inamic, operație de care — fie vorba între noi — habar n'aveam! Mi-era frică, dacă aș fi spus adevărul, că mă lasă pe aerodrom luând pe altul! Mințisem cu acea minunată inconștiență a tinereței, care se poate oricând mărturisi, minciuni ades creiatoare și pe cari cu toți le-am practicat, dar pe cari mulți se prefac că le uită — în cel mai bun caz — sau le ascund în voalul unei nesincerități morale desgustătoare, făcând mai târziu din ei, cei mai teribili acuzatori! Am întâlnit în viață multe asemenea exemplare! Am aflat însă și mulți șefi — severi dar drepți — oameni, pentru care viața însemna un tot continuu, nici decum separațiuni, frânturi de diferite vârste și grade pe cari să nu le mai înțeleagă odată trecuți într'unul superior!... Deaceia — în amintirile mele înțelegând să fiu absolut sincer — nu mă adresez acelora cari afirmă că în tinerețea lor au fost vârstnicii și chibzuiții de azi, ci acelora cari mărturisesc fățiș că au înțeles să fie — treptat — tineri, vârstnici și bătrâni! Ce frumos și omenesc este — în special pentru un șef — să nu uite niciodată că a fost și el cândva tânăr!

Un grup de ofițeri — cadre și elevi — ai școalei de antenă.

Fac deci, primul meu sbor pe front! Imbrăcat de data asta bine, cu tot dichisul — dar fără mitralieră de ținut — sburăm pe un avion, cu motorul în spate, Farman 40, In curând suntem deasupra liniilor dușmane, la cca 2000 m. O dimineață splendidă, fără un pic de nouri. Doar exploziile proectilelor inamice cari bufneau pe lângă noi, pătau cerul cu globurile lor albe. Nu-mi păsa însă de ele — pe atunci obuzierele și tunurile de 75 de câmp formau o artilerie antiaeriană destul de neprecisă — eram fericit că sbor și foarte vesel mai ales că descoperisem ușor bateria, pentru camuflajul căreia comandantul meu își făcuse un titlu de glorie în regiment! (La înapoiere în unitate, am făcut pe... deșteptul spunând tuturor că „bateria noastră se vede de sus ca'n oală", motiv pentru care iubitul meu căpitan nu mai mi-a vorbit, amical, o lună!).

Totul mă încânta! Priveliștea îndepărtată a lanțului de munți și dealuri peste cari sburam; pitoreasca și istorica vale a Șușiței; gemetele proiectilelor inamice al căror suflu sguduia câte odată avionul; figura calmă și blajină a lui Naidinescu care ades mă bătea pe umăr — eram așezat înaintea lui — întrebându-mă „dacă îmi place"; aerul care-mi biciuia acceptabil obrajii cu viteza „fantastică" de 120 km. pe oră, precum și alte mici amănunte cari îmi scapă azi, după 27 de ani, alcătuind însă un „bloc" în amintirea cea mai plăcută a nobilei meserii pe care am practicat-o apoi atâta timp!

La câteva zile după acest — cu adevărat — prim sbor m'am înapoiat cu tristețe la bateria mea dela Soveja. Drumul l-am făcut călare — aproape 30 kilometri — fără să îmbiu calul din pulpe sau cravașe, mergând agale și gânditor, așa cum se îndepărtează omul de iubita care l-a vrăjit și pe care trebuie să o părăsească...

Comandor av. AL. DEMETRESCU

Vizita unui ofițer american — pe atunci „nelliberator" — la escadrila F. 6. De jos în sus: Slt. Cuțarida, Moldoveanu, Locot. Mincu, serg. Meryl, † Cpt. Enescu Ath., „Americanul", Cpt. Albert Ballet, Slt. Caranfil G., Diamandescu, Lt. Văleanu, Slt. Ionescu C. I., Lt. Passan, Slt. Ionescu, Lt. Radu Cuțarida, Slt. Lafarge, Slt. Apostolescu, Slt. Filipart, Slt. Ionescu I., Slt. Al. Demetrescu, Slt. Cufoescu, Slt. inginer Vasiliu Mihai.

Recapitulând cifrele efortului sburătorilor
i tunarilor noştri — în aceşti trei ani de
ăzboiu — îndemn pentru cei rămaşi în
acrificiile lor de mâine, mândrie şi cre-
dinţă pentru ţara care-i cunoaşte şi-i ur-
măreşte în victoria ce nu poate fi decât
noastră, avem:

— 43.877 avioane ieşite cu
— 17.676.420 kgr. bombe aruncate şi cu
— 1.984 avioane doborite,
— 3.223.575 km. parcurşi de aviaţia de
ransport, transportând:
— 26.646 curieri;

— 3.650.718 kgr. poştă şi alte materiale.

Acestea sunt cifrele; ele vorbesc, fiindcă, în preciziunea lor închid tot sbuciumul şi oată frământarea unui neam pe nedrept ovit şi ameninţat în fiinţa lui fizică şi mo-ală, în credinţa, în libertatea, în năzuin-ele lui spre mai bine.

•••

Care este forţa, care este explicaţia acestei risipe de energie şi aprigă voinţă de luptă, acestei puteri de dăruire a tineretului sburător?

Este spiritul frontului făurit în luptă şi plămădit din virtuţile neamului, ce trăiesc în sufletul ţăranului român.

Armă de selecţionare ce-şi recrutează elementele prin voluntariat din marea massă a poporului — sburătorul român este quintesenţa virtuţilor acestui popor.

Fiecare sburător ştie că orice kilometru parcurs de inamic, constituie o nouă apropiere a duşmanului de pământul Patriei, de ogorul şi casa lui natală, de bisericuţa din satul copilăriei, de şcoala primilor ani ai vieţii, de tot celace formează rostul, sensul vieţii româneşti.

De aceia, mai vajnică devine voinţa lui de luptă, mai oţelită, mai dârză întreaga lui activitate.

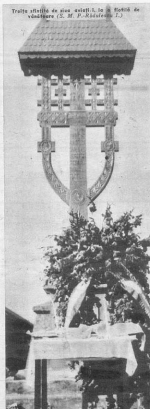
Incepând însă dela 4 Aprilie a. c. un factor nou intervine — aviaţia anglo-americană a declanşat atacuri sistematice asupra teritoriului naţional.

Primul atac a fost declanşat încă de anul trecut, la 1 August, cu o forţă de circa 120 avioane.

Naţiuni pentru cari neamul nostru nu a avut decât stimă şi respect, considerându-le în rândul marilor popoare civilizate ale lumii, naţiuni cari recunosc drepturile şi ştiu sensul luptei noastre, şi-au trimis flotele lor aeriene să ne distrugă ţara.

La primul atac din 1 August 1943, riposta a fost legitimă. Inamicul a pierdut 36 de avioane, noi neavând decât 2 avioane distruse şi 2 ofiţeri morţi.

In atacurile din cursul acestui an — 27 de atacuri — majoritatea de zi, aviaţia noastră de vânătoare dela Teritoriu a trebuit să suporte grele lupte defensive.



Troiţa sfinţită de ziua aviaţiei, la o flotilă de vânătoare *(S. M. P.-Rădulescu I.)*



Comandantul Flotilei, Cpt. C-dor C. Tănăsescu.

IN ZIUA DE 20 IULIE a. c
FLOTILE DE VÂNĂTOARE, AVI
PATRONUL. CU ACEASTĂ OC
TROIŢEI RIDICATĂ DE ACEA
VILOR SBURĂTORI CĂZUŢI P



Asistenţa: C-dor Teodorescu, ober
g-ral Moşteoru, g-ral Negoescu, C-d



Parte din asistenţă
(S. M. P. - Rădulescu I.)



Asisten

20

Ziua a

68/13 (1007) (13) (1007) 42

ERODROMUL UNEI BRAVE OMANĂ ŞI-A SĂRBĂTORIT S'A FĂCUT ŞI SFINŢIREA ILĂ ÎN AMINTIREA BRA- PATRIE.


go, cu




l slujbei religioase (S. M. P. - Rădulescu I.)


Cpt. c-dor av. Tănăsescu C. comandantul Flotilei, rostind discursul la solemnitate

ULIE

ţiei


O demonstraţie sportivă în

Nu numărul atacurilor aviaţiei adverse sau cantitatea mijloacelor impresionează, ci violenţa luptelor aeriene, condiţiunile cu totul inegale în cari vânătorii noştri şi cei aliaţi sunt obligaţi să ducă lupta.

Cu toate aceste condiţiuni defavorabile, vânătorii români, spre cinstea lor, au fost întotdeauna prezenţi la luptă, angajându-se cu un avânt, cu un dispreţ de moarte şi cu o hotărîre care a provocat uimirea şi admiraţia adversarului.

Declaraţiile prizonierilor sunt mărturia acestei afirmaţii.

Datorită acestei hotărîri năprasnice şi neînfricate de a lupta în orice condiţiuni pentru apărarea cerului patriei, datorită eroismului şi calităţilor de luptători, această puţină dar bravă aviaţie de vânătoare a făcut ca atacurile inamice să fie din ce în ce mai costisitoare, obligând pe adversar să trimită din ce în ce mai multe avioane de vânătoare, pentru protecţia bombardierelor, uzând şi sustrăgând aceste forţe dela alte misiuni.

Luptă inegală, dar aceasta este lupta de totdeauna a neamului românesc, care în lunga, frământata şi mult sbuciumata lui istorie — a apărat — cu armele în mâini — luptând împotriva duşmanilor fie ei mari sau mici, pentru a apăra fiinţa neamului, libertatea, demnitatea şi onoarea.

Tuturora, atunci ca şi acum, luptând cu armele vremii, dela arcul plăieşilor la aripi de oţel, le-am răspuns:

„Mai bine moarte decât viaţă în sclavie."

Şi în cursul acestor 2 ani am avut pierderi, printre cei mai bravi.

Au căzut alături, înfrăţiţi în glorioasa şi sfânta lor jertfă pentru realizarea năzuinţelor noastre de mai bine, ofiţeri superiori şi inferiori, alături de subofiţeri şi ostaşi. Comandanţi de Unităţi sau simpli executanţi, toţi cu acelaşi nestrămutată credinţă în victoria dreptăţii noastre.

Nu putem trece în memorie, fără emoţie şi fără mândrie, lunga listă a acestor eroi.

Emoţie pentru tineretul acesta hărăzit de destin să cadă în cea mai dramatică luptă a neamului nostru, în condiţiuni inegale şi de multe ori necamaradereşti.

Fiindcă — avem durerea să constatăm că—adversarul, dela care nu ne aşteptam, nu este nici loial, nici uman. El nu se mulţumeşte să atace şi să doboare un avion, ci el continuă să tragă în sburătorul care a aterisat cu avionul în flăcări sau avariat ori s'a salvat în paraşută!

Mândrie pentru că aceste pierderi constitue cea mai elocventă dovadă a vitalităţii unui popor, a maturităţii lui [illegible]gice, a dreptului de care se poate prevala pentru o existenţă liberă.

(Din discursul d-lui General Comandant Gh. Jienescu, Ministrul Subsecretar de Stat al Aerului, la Radio).

TECHNICĂ FĂRĂ SUFLET

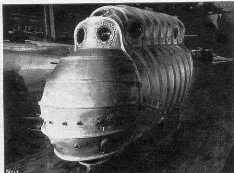
(*Continuare din pag. 2*)



Arme demontate din bombardierele grele anglo-americane, doborâte deasupra teritoriului.

a făcut un monstru modern. Cultura însă, în gloriosul şi nobilul sens al tradiţiei europene, e cu neputinţă să se desvolte într'o lume fără tradiţii spirituale, unde sgârie norul ţine locul catedralei gotice sau al domului italic, unde cinematograful ţine locul teatrului şi al picturii, unde jazzul ţine locul muzicii, unde catastiful ţine locul filosofiei, unde viteza ţine locul contemplaţiei şi al poesiei şi unde sectele isterice ţin locul creştinismului, iar gangsterismul locul moralei publice. Civilizaţia americană nu şi-ar găsi leacul decât în propria ei prăbuşire. E imposibil ca monstrul pe care l-a produs să priceapă ceva din spiritul european. Am văzut cândva o ceată de Americani la Paris, în Domul Invalizilor; stăteau roată în jurul mausoleului lui Napoleon, spărgeau în dinţi alune şi aruncau cojile pe marmura sub care zace cel mai mare erou al Europei de ieri. Aceleaşi brute cocoţate în văzduh de maşinile lor aruncă azi bombele distrugerii pe monumentele sacre ale Europei. Eroismul lor e un contract de muncă şi atâta tot. Ţara, care deţine aurul lumii, îi plăteşte bine pentru această aventură mecanică. După distrugerea mânăstirii Monte Cassino, care însemnează pentru catolicism aproape ceeace însemnează Muntele Athos pentru ortodoxie, America oficială declarând că o plăteşte cu aur dovedea, în uimirea lumii întregi, totala ei lipsă de aprehensiune pentru ceeace numim cultură europeană. Numai monştrii sălbatici ai unei civilizaţii exclusiv tehnice sunt în stare să conceapă răscumpărarea în bani a minunilor făurite de geniul european odată pentru totdeauna şi nimicite de ei pentru deapururea. Aproape nimic din capodoperele distruse nu se va mai putea reface, dar Europa n'are să piară; şi din memoria veacurilor viitoare nicio putere de pe pământ nu va mai putea şterge barbaria cu care Anglo-americanii pustiesc acest continent, care e vatra culturii omeneşti. Pentru mentalitatea de care vorbim e iarăşi foarte semnificativ faptul că, pe când altădată o simplă restricţie impusă la noi vreunei secte anarhice de provenienţă anglo-americană, sau o simplă palmă aplicată de jandarm vreunui răufăcător evreu stârneau colosale proteste de presă şi curente de indignare publică în ţările acestea, azi nici zecile de mii de morţi nevinovaţi, nici dărâmarea monumentelor celebre nu emoţionează pe nimeni nici în Anglia, nici în America. In Italia, fiecare bombă distruge o capodoperă fără ca nimeni să articuleze un cuvânt de indignare. Şi doar Italia e ţara cea mai cunoscută în Anglia şi în America, fiindcă droaie nesfârşită de gurăcască veneau deacolo s'o admire. E un consimţimânt anglo-saxon unanim, o complicitate criminală în această tentativă de pustiire a Europei, care ne dovedeşte ce prăpastie de netrecut există între unii şi alţii.

Fenomenul european e un complex de cultură şi de civilizaţie, uneori despicat în sine de excesele epocale ale uneia sau alteia dintre părţile componente, dar oricum armonios în ansamblul istoric al apariţiei sale. Fenomenul american e un simplism de civilizaţie mecanică. Cultura singură umanizează pe om; şi spiritul european, în cea mai nobilă strădanie a lui, a năzuit la umanizarea omului, la preponderenţa sufletului asupra materiei. Civilizaţia desrădăcinată din straturile sufleteşti ale culturii desumanizează şi materializează fiinţa omenească. Excesul tehnicei americane a abrutizat-o şi a făcut din om un sălbatic şi un monstru modern, precum pe o scară mai primitivă l-au fabricat sovietele. Am putea spune că, după cum omul european e modelat de cultură, omul american şi cel sovietic e fabricat de civilizaţia materialistă. Roboţii mecanici, alcătuiţi din piese metalice în care nimeni nu poate turna un suflet, nu sunt numai o glumeaţă fantazie industrială, ci un simbol sinistru al barbarului produs de maşină. Nu e deci de mirare că, din apusul american şi din răsăritul asiatic, nimeni nu mai înţelege spiritul şi idealurile Europei. Răsboiul ce se duce împotriva ei e războiul civilizaţiei materiale împotriva culturii spirituale.



Cabina avionului stratosferic „Junkers 49"

Nu ştiu ce profet ar putea bănui aspectul pe care îl va avea mâine, după sfârşitul pustiirii, viaţa europeană. Arma aeriană însă, care din nenorocire va rămâne arma viitorului, va impune acestei vieţi modificări însemnate. Daca cele mai crunt lovite de bombardamente sunt marile aglomerări orăşeneşti, e posibilă o dispersare în întindere a oraşelor pentru a le feri să fie ţinte în plin ale atacurilor de sus. O imaginaţie aprinsă de groază ar putea născoci o arhitectură şi o urbanistică nouă, care să clădească oraşe subpământene, — ceeace ar însemna o întoarcere în stil mare la bordeiul primitiv. Oricum însă, experienţa pe care o face lumea europeană, părăsind aglomeraţiile citadine şi refugiindu-se la ţară, ne dă, poate, o indicaţie mai sigură asupra aspectului vieţii de mâine. Dispersarea pare mai naturală decât îngroparea în pământ. Din acest fenomen ar putea câştiga enorm de mult viaţa rurală. Satul a ajuns în momentul de faţă la o preţuire, pe care n'a avut-o niciodată în istorie. E încă primitiv şi incomod pentru orăşeanul obişnuit cu confort, apă curgătoare, calorifer şi lumină electrică. Dar acestea sunt lucruri ce nu mai constituesc secrete pentru tehnica inginerească. Pământul larg oferă spaţii variate pentru aşezările industriate izolate unele de altele. Agricultura poate exercita o atracţie binecuvântată pentru cei obişnuiţi azi cu viaţa citadină. Distanţele nu vor mai exista mulţumită rapidităţii mijloacelor de comunicaţie ce se vor intensifica după război. Mutând confortul modern la ţară, viaţa rurală ar căpăta un aspect civilizat şi ţara întreagă ar deveni un oraş în împrăştiere. S'ar putea spune că aceasta ar însemna moartea satului. Poate da şi poate nu. Civilizarea satului nu însemnează neapărat moartea, ci transformarea lui în sensul îmbunătăţirii. Binefacerile tehnicei şi ştiinţei vor aduce un plus de vitalitate în popor. Afară de aceasta, satul are un spirit puternic şi natura posedă puteri de transformare chiar asupra celor ce vin cu intenţii de a o domina. Refugiul la ţară e refugiul în sânul naturii, care regenerează şi armonizează compoziţia psihologică a omului. Din orăşeanul abstractizat şi unilateralizat ea face un om concret şi deplin. Intreaga viaţă a poporului ar deveni astfel o fuziune intimă între cultură şi civilizaţie, lucruri care chiar în Europa începuseră să înfăţişeze caractere contrastante. Orăşenizarea satului şi ruralizarea oraşului ar duce pe nesimţite la dispariţia

d[illegible]anţelor sociale, din care se nasc azi gravele conflicte în sânul aceleeaşi naţiuni.

De altfel, descongestionarea oraşelor e în Germania un principiu de politică naţional-socialistă, afirmat înainte de isbucnirea războiului. Motivele erau de ordin social şi biologic. Războiul aerian, cu groaznica lui calamitate năpustită asupra oraşelor, va avea ca urmare intensificarea acestui proces de aerisire a sufocanţei vieţi citadine şi de însănătoşire a rasei. Omul cu nervii zdruncinaţi de infernul luptei îşi va găsi calmul mai degrabă în pacea naturii decât în vacarmul oraşului.

In România, care se frământă mai solidară ca oricând cu suferinţa şi aspiraţiile Europei, trecerea aceasta, forţată de prevederea viitoarelor nenorociri, ar putea fi înlesnită mult de stadiul de desvoltare în care ne găsim. Oraşul românesc, poate cu exceptia Capitalei, nu e simţitor diferenţiat de satul românesc nici în ce priveşte confortul şi nici în ce priveşte mentalitatea. Târgoveţii noştri sunt în majoritate întâia sau a doua generaţie de ţărani. Reîntoarcerea în natură ca lucrători industriali, ca meseriaşi, ca negustori, ca mici fermieri, ar fi un proces de uşoară readaptare, o reînviere a fondului lor rural ancestral. Mai cu seamă în ţara noastră, unde satele nu cunosc decât foarte puţin din binefacerile civilizaţiei, această operă condusă sistematic de împrăştiere a esenţei oraşului ar constitui o adevărată înflorire a vieţii rurale, un salt considerabil din starea de primitivism, în care zac încă regiuni întinse. Dacă tendinţa dominantă a vieţii româneşti era absorbirea satului de către oraş, problemele ce se vor pune după acest război al marilor ruine ne vor sili să promovăm, dimpotrivă, absorbirea oraşului de către sat, nu în sensul unor noi aglomerări, ci în sensul unei chibzuite împrăştieri a civilizaţiei pe toată faţa pământului românesc.

Tradiţiile de cultură, ce stau la temelia fiecărui popor european şi intimitatea cu natura şi cu duhul pământului ar feri omul de primejdia, pe care o reprezintă o tehnică desvoltată unilateral. Diformând pe om şi anexându-l maşinei, această tehnică a atins în războiul actual o culme a rătăcirii şi a nonsensului: civilizaţia a creat oraşele, civilizaţia nimiceşte oraşele depe faţa pământului. Dacă Europa ar ajunge în viitor să fabrice monştri de tip american, atunci misiunea ei se va fi terminat şi nimic de nădăjduit într'o lume mai bună n'ar mai rămâne. Geniul ei e geniul plinătăţii şi al armoniei. Numai din adâncul ei de experienţă şi zestre multimilenară mai poate răsări omul desăvârşit, care să fie model popoarelor pământului. Suferinţa apocaliptică, pe care o îndură din toate părţile, o va duce poate mai curând decât am crede la conştiinţa profundei sale diferenţieri faţă de celelalte continente, care îi vor nimicirea şi la o dinamică unitară a misiunii pe care o are de îndeplinit în lume. Căci nenorocirea, ce bântuie omenirea contimporană, nenorocire pe care numai spiritul european o poate lecui, e civilizaţia fără cultură sau tehnica fără suflet.

NICHIFOR CRAINIC



Bombardier american „Boenig Fortress II" doborât de aviaţia de vânătoare, deasupra teritoriului



Resturile unui bombardier american distrus



Eroul Lt. av. r. Oncioiu Mihail

A căzut un cavaler!...

Pe frontul aerian din nordul Moldovei, a căzut camaradul meu, lt. rez. av. **Oncioiu Mihail**, unul din cei mai tari bombardieri şi un suflet rar. Băiatul acesta tăcut şi modest, clar în toate acţiunile sale, sigur pe vorbe şi calculele sale, acolo în faţa aparatelor de ochit, era documentul cel mai valabil al ofiţerului de rezervă.

A fost decorat cu ordinul Mihai Viteazul cl. III, cu această motivare care rezumă un fragment tumultos de viaţă şi o imensă capacitate sufletească.

„...pentru curajul excepţional şi spiritul de sacrificiu de care a dat dovadă în executarea a 113 misiuni de bombardament, pe câmpul de luptă, distingându-se îndeosebi prin bombardarea terenului de aviaţie şi al gării Chişinău (22.VI.941), gărei Basarabeasca (25.VI.941) masărilor de trupe şi ambarcaţiunilor din portul Bugaz (23.VII.941), gărei de mărfuri Odessa (21.IX.941), trupelor inamice din luptele dela Dalnik (2-3.X.941), fabricelor, gărilor şi depozitelor de carburanţi din Stalingrad (21.IX.15.X.942). S'a distins deasemenea în sprijinul direct al armatei terestre, atacând (la 27.X.942) puternice formaţiuni inamice ce reuşiseră să cucerească satul Klejcaia, precum şi la 22.I.943 când, la joasă înălţime, bombardează satul Kudinov".

Ultima dată când am vorbit cu fostul său comandent, Cpt. Comandorul Iosifescu N., neîntrecut comandant căzut la datorie, am simţit cum Oncioiu începuse să urce trepte în legendă.

A distrus cavaleria dela Cyr, masată acolo şi gata de atac.

A descoperit o coloană de 1000 maşini sovietice pe şosea, — şi a atacat-o cu o răbdare de fer, până când a neutralizat-o, amânând astfel un mare atac inamic.

A distrus înghesuiri de tancuri şi cele mai multe din acţiunile sale au atras mulţumirile Armatei, pentru care lucra Grupul Cpt. Comandorului Iosifescu Nicolae.

SALVAT DE UN FW. GERMAN

Intr'unul din cele mai temerare atacuri ale sale, în echipaj cu adj. Pelcu, serg. Pavel, şi serg. Chiroi şi Bureş, a fost silit să aterizeze în dosul liniilor inamice. Atacau un sat, pe râul Sal, pe la 7 de dimineaţă, la mică înălţime. Lovit în motoare, şi nemaiputând sbura cei 8 km. care-i despărţia de Don, avionul a încercat o aterizare forţată. Oncioiu a sărit şi şi-a frânt coapsa.

Echipajul, aterizat cu bine, s'a împărţit în două, unii ducându-se să recunoască regiunea, iar unul din mitralieri rămânând de pază la turelă, pentru apărarea comandantului care, până la urmă, a fost salvat de un Foke Wulf de recunoaştere („Ochiul sburător" cum este numit din cauza formei sale caracteristice) alarmat de rachetă trasă de aviatorii români.

Restabilit într'un târziu, Oncioiu nu s'a întors la Biroul său de la Banca Naţională, fiindcă-l chemau motoarele escadrilei sale, din nou angajată în luptă. De data aceasta făcea iarăşi un echipaj excepţional — cu lt. rez. Tulea Sorin, şi el un pasionat al sborului, întors la avionul său imediat cum şi-a reparat coloane vertebrală accidentată pe o pantă prea repede de sky.

A CĂZUT UN CAVALER...

L'am găsit pe prietenul Tulea Sorin, într'un spital de zonă interioară, între străjile de brad ale munţilor, în împărăţia aceia iubită de el, de verde şi omăt, la poalele crucii depe Caraiman, cu picioarele în gips.

...mi-a povestit momentele acelea lungi de luptă cu vânătorii ruşi, cu focul dela bord, cu toată răutatea firii care se concentrase într'un efort diabolic, ca să sfârşească cinci vieţi tinere, cinci vieţi brave...

Deasupra obiectivului, undeva la nord de Iaşi, eu bombardat sub atacurile concentrate ale vânătoarei sovietice care-i aşteptase şi-i întâmpinase în zonă. Se aflau la 5000 de metri când cele 5 Air Cobra s'au năpustit asupra acestui echipaj rămas izolat din cauză că fusese atins în motor, de antiaeriană. Mitralorii luptau din greu. Lt. Tulea Sorin îşi uitase aparatul de fotografiat cu care lucra deobiceiu cu o singură mână, în plină misiune, — şi făcea sforţări, de data aceasta să păstreze avionului, stabilitatea.

La un moment dat, o rafală de tun venită din spate, pe axul avionului, a trecut prin şoldul lt-ului Oncioiu care s'a prăbuşit gemând. In aceiaş clipă, avionul lua foc.

— Luaţi-pe d. locotenent şi săriţi cu paraşutele! a ordonat lt. Tulea care lupta cu focul şi ţinea cu disperare, în mâinile sale, un avion în agonie, — în timp ce în spate, lateral, de jos şi de sus, vânătorii sovietici trăgeau în el cu nemiluita.

Echipajul s'a aruncat; lt. Oncioiu, care lăsase o urmă de sânge după el, îşi adunase ultimele rămăşiţe de viaţă şi a privit, cu ochii lui blânzi şi grei de o lacrimă amară, pe camaradul său dela manşă, apoi s'a dat drumul în gol...

Lt. Sorin Tulea a ridicat capota şi s'a aruncat. O arsură rece... Parcă i-a retezat picioarele... Nu!... Poate să fie un junghiu.

Cu capul în jos, a zărit într'o fracţiune de secundă paraşutele albe ale camarazilor săi de echipa legănându-se în bătaia moale a vântului. Le-a numărat: una... două... patru..., o, Doamne!... şi s'a răsturnat în şocul paraşutei care se deschidea. S'a trezit undeva pe un câmp cu miros proaspăt de iarbă umedă. Târziu, avea să afle că bunul lui prieten, camaradul blând şi loial dela dreapta inimii sale, Mihail Oncioiu, intr se definitiv în legendă

Un vânător rus dintre cei cinci care l-au atacat, chiar după ce cobora legănat de frânghiile paraşutei, plătise cu viaţa „gloria" de a fi luptat 5 contra 1...

Lt. av. rez. ION BĂLEANU



Lt. av. Tulea Sorin

† LT. av.

Limburg Nicolae

Dimineața zilei de 10 Iunie 1944.

Muselinul zorilor se destramă în adieri de vânt și sulfină, iar soarele își cerne razele îmbrăcând în „lammé" aurit aerodromul, dându-i înfățișare de basm.

Peste liniștea de poveste a firii, glasul strident al sirenei răsunând întocmai ca o chemare nevăzută tulbură iarăși somnul trudit al păsărilor cari ziua n'au odihnă veghind în așteptarea dușmanului.

Pași grăbiți de servanți, mecanici și acei ce în aer, acolo sus, pe drumuri albastre de veghe, conduc păsările spre luptă pentru pacea ogoarelor noastre — piloții Grupului, se îndreaptă spre avioane, sfărâmând stropii de rouă ce strălucesc senin în iarbă.

Avioanele întocmai ca niște ființe își desbracă grăbite haina huselor depe motoare, destinzându-și trupurile de oțel.

Mai încolo, Grupul piloților s'a adunat în jurul Comandantului — Cpt. av. Dan Vizanty, — care cu ochii pătrunzători dă ordine scurte fixând fiecăruia locul în formație. Apoi, pentru o clipă chipul lui se luminează în zâmbet îmbrățișând cu privirea pe „băieții lui" care în curând vor cânta vitejiile în zumzet de motoare.

Iată-l pe Lt. av. Limburg Nicolae care se desprinde primul de lângă ei, alergând nerăbdător spre pasărea lui dragă cu care se înfrățise în atâtea lupte...

O rachetă cheamă avioanele la decolare.

Încadrați în patrule „băieții" își iau sborul rând pe rând, urmați de trena lungă a prafului ce se desfășoară în ondulări line pe urmele frământărilor de motoare. Lt. av. Limburg se află în capul patrulei sale, comandând tot odată și Escadrila al cărei Comandant — Lt. av. Posteucă Gheorghe a rămas jos pe aerodrom. Și toți de sub comanda lui îl încadrează pe „generalul lor", nume pe care Lt. av. Limburg l-a căpătat în mijlocul camarazilor cari îl iubeau.

Se sboară strâns.

— Luați 7000 m. înălțime, comunică o voce la radio.

Acul altimetrului te îndeamnă să urci mereu.

Totul însă, s'a oprit la 1.500 m., căci ochii de vultur românesc au zărit la rasul pomilor siluete de avioane americane tip Lithning. Pe semne „Domnii" voiau să primească „băeții" la decolare cu urale de tunuri și strigăte de mitralieră. Prăvăliți din ceruri au căzut cu păsările lor peste cei fără Dumnezeu. Tunurile încep să rupă și să sfarme, mitralierele mușcă din plin, formația de avioane inamice pare surprinsă de neașteptatul atac și se dispersează căutând ascunzișul.

Lupta a început fulgerător.

Mulțimea de jos refugiată de sub grindina bombelor, s'a strâns — spectatori îngroziți la spectacol nedorit, care totuși este măreț căci în el se simte moartea.

Mai ales acolo, într'un colț de pădure unde un optzeci se luptă ca un pui de leu cu 3 dușmani, lupta este urmărită cu admirație și înfrigurare. Unul din dușmani fuge. Ca un vultur pasărea românească îl urmărește în trăsnete scurte, ca după aceia imediat să se zărească o altă pasăre de astădată dușmană căzând în flăcări. Dar învingătorul nu mai are timp să urmărească pe cel învins căci o flacără enormă țâșnește din aripile și botul de oțel al pasărei lui, ce în înclinare pe stânga lasă pe sburător să vadă că este prins și atacat de un nou inamic.

Smucit în sus 80 degajează cu o dâră lungă de fum în coadă, ca apoi într'un fel de răsturnare să se asvârle întreg peste pasărea inamică ce caută prada. O explozie rezultată prin ciocnirea celor două avioane, le îmbrățișează egal. Cu trenul de aterisaj scos, optzeci-ul geme reușind să-și prindă adversarul ca vulturul prada'n ghiare. Și astfel îmbrățișați se isbesc puternic de pământ în huruit spasmodic al motoarelor. Mulțimea de jos a rămas înmărmurită uitând jocul celorlalți și neînțelegând din primul moment ce se petrecuse.

Una, câte una, păsările s'au întors la cuibul lor și toți le numărau cu mâna tremurând, neîndrăznind să se gândească la ceeace bănuiau.

Căci, da!... lipseau dintre ele. Câte?...

Și iarăși grupul de piloți se strânge în jurul Comandantului. Toți tac. După un timp unul murmură în șoaptă:

— „Nu a venit „Generalul" nostru.

Toți tresar atinși parcă cu mâna pe o rană deschisă.

Intr'adevăr așa era. Lipsea Lt. av. Limburg Nicolae.

Lipsea „Generalul"...

Se privesc speriați. Cineva șoptește că l-a văzut încleștat în luptă cu trei adversari. Privirile se îndreaptă spre cel ce a spus aceasta așteptând mai mult, însă acesta pleacă capul și nu mai spune nimic.

Intr'un târziu însă, un glas de telefon, descriind lupta păsării ce-și îmbrățișase adversarul, iar apoi spunând numărul avionului, face lumină în fapte. El, Lt. av. Limburg Nicolae fusese actorul din spectacolul măreț prin grozăvia lui și pe care mulți l-au urmărit cu inimă strânsă, ca apoi cu mărgăritare pe pleoape să-l vadă torță aprinsă patriei și păcii, jertfă lui Dumnezeu.

Camarazii descoperiți cu capul plecat și mâinile împreunate rostesc în gând o rugăciune. Vântul își acordează strunele începând în surdină o simfonie de el știută. Poate o rugă, poate „Ave Maria", poate o poveste începută cu „A fost"...

In bătaia ușoară a lui, părul camarazilor flutură sbătându-se pe frunți.

Mai încolo păsările triste și-au îmbrăcat iarăși haina huselor pe motoare, și-au plecat și ele capul ca un salut în bernă.

Șoapte de departe tresar în umbre de hangar, spunându-ți parcă:

E mult de atunci, e mult copile, decând un înger s'a coborît la porțile cetății Galațiului, pentru a asculta mai deaproape murmurul și chemarea zărilor albastre.

Anul 1919, luna tristă a lui Noembrie a cărei zi de 11 dădea aceluia care a pus bazele și a întemeiat artileria grea în țară — Colonel Limburg, pe copilul de eri, eroul de azi.

Și-a trăit acest dar al cerului în brațele mamei sale iubite, la câțiva km. de aerodrom de unde cu ochii urmărea și deși nu vorbea, imita cu buzele-i mici sgomotul păsărilor și frământarea lor.

De atunci a început să simtă chemarea aceasta sfântă, în timp ce alții poate de vârsta lui în joaca lor, aveau alte preocupări.

Copilul a crescut și primul pas spre școală l-a făcut pe cărările Ardealului — la Turda, unde învață primele două clase primare ca apoi să-și continue pregătirea în București și la Liceul Lazăr. Școala militară de aviație îi deschide larg porțile. Acolo se desăvârșește în viața militară cu disciplina, caracterul nobil și discreție completă, virtuți moștenite încă dinainte dela al său bun părinte. Și era fericit încât numai bine făcea în jurul lui, lucru ce a atras numele de „Porumbelul păcii".

Și într'o zi i-au crescut aripi cari aveau să se încarce mai târziu de glorie. Și pe deplin gloria și-a revărsat darul ei peste ele...

Firul povestei se sfârșește aici.

Șoapte ce au tresărit cândva în umbre de hangar, au trecut mai departe ca să spună și la alții povestea lor.

— Unde este „Generalul nostru" a întrebat dintr'un colț o pasăre rănită și îngenunchiată?

Celelalte tac triste.

Doar una răspunde într'un târziu: A plecat „Generalul nostru".

Și ca și cum ostașul de lângă ele a înțeles graiul lor își șterge pe furiș cu mâneca vestonului plină de ulei, o lacrimă ce picase pe obrajii arși de soare.

„Doamne ce om bun era"?

Ți-a mai trebuit încă un „porumbel al păcii"?...

Slt. av. Lulu Ionescu
Grupul 6 Vânătoare

18



Anglia nu mai este o insulă! Blériot a trecut Mânecea! Aviatorul francez fotografiat lângă avionul său, imediat după aterisarea sa lângă castelul Douvres



Blériot și soția sa, primiți oficial de către primarul orașului Douvres

aproape să-l descriu, dacă — aviator azi dimineață — nu aș fi ziarist în această după amiază.

Deșteptarea a fost pentru mine ceva insuportabil! Amicul meu Alfred Leblanc mă sculase la ora 2 și jumătate dimineața. Mărturisesc că nu eram deloc dispus să plec. Vedeam lucrurile în negru și — nu o spuneți la nimeni — aș fi fost fericit să aud că mi se spune că „vântul suflă atât de tare încât nicio încercare nu este posibilă". Aceasta însă nu s'a întâmplat! Leblanc mă încurajă și mă duse cu automobilul său. Eram salvat. Aerul rece, care-mi biciuia obrazul, mă deșteptă cu totul, având puțină rușine de slăbiciunea mea. Acum însă aveam curaj pentru doi.

La Baraques, Mamet și Colin, excelenții mei colaboratori, au deschis hangarul. Monoplanul este scos din curtea fermei. Cu toată ora timpurie, satul este în picioare și din minut în minut sosesc automobile. In curând se aflau pe teren câteva mii de persoane. Asta mă stingherește puțin. Aș fi vrut așa de mult să fiu singur!

Hotărîsem — Leblanc și cu mine — să fac în prealabil un sbor de încercare. Am rămas în aer vre-o 10 minute plăcut surprins de constatarea că un mic vânt rece mă împingea către Canal.

Acum 35 de a[illegible]

25 IULIE 1909

TRAVERSAREA MÂNECII

de LOUIS BLÉRIOT

Blériot și Anzani — constructorul motorului, chemat printr'o „marconigramă" la Londra — după victorie!



Este o mare lovitură de dat! Făcând cursa Etampes—Chevilly, este bine, însă aceasta nu ajunge; trebue să încerc ceea ce nimeni nu a reușit încă: traversarea Mânecii. Este periculos, fără indoială... Este însă modul franțuzesc cel mai simpatic de a te arunca în apă!..

Cum am traversat Mâneca? Faptul e atât de simplu încât aș renunța

*) La 25 Iulie 1909 — acum 35 de ani — Louis Blériot, care pe atunci nu era încă faimosul constructor de avioane de mai târziu, a efectuat, primul, trecerea Canalului Mânecii pe un avion „Blériot X[illegible] [illegible] motor „Anzani". Evenimentul a fost epocal. Găsim nimerit a pune la în[illegible] [illegible]itorilor noștri descrierea acestei „vitejii" sportive, povestită de însuși [illegible] [illegible]loire des ailes". Les Editions de France).



Blériot şi soţia sa fotografiaţi pe terenul de golf dela Northpale (Douvres) lângă glorioasa pasăre!

Totul este gata. Credincios regulamentului, am aşteptat răsăritul soarelui. O mică emoţiune mă cuprinde în momentul când iau înfine loc în aparatul meu. Ce se va întâmpla? Voiu ajunge oare până la Douvres? Reflexiuni rapide cari însă nu dăinuiesc. Nu mai mă gândesc decât la aparatul meu, la motor, la elice. Totul este în mişcare; totul vibrează. La semnalul meu, lucrătorii dau drumul aparatului. Iată-mă înălţat!

Pic drept înaintea mea, înălţându-mă treptat, metru cu metru. Mă aflu acum deasupra mării, lăsând în dreapta mea un contra-torpilor al cărui fum negru întunecă soarele.

Sbor, sbor liniştit fără nici o emoţiune, fără nici o impresie. Am senzaţia că mă aflu într'un balon. Lipsa oricărui vânt îmi îngăduie de a nu acţiona pe comenzi. Dacă le-aş putea „bloca", mi-aş permite să-mi bag mâinile în buzunare.

Am impresia că nu merg repede. Aceasta este — cred — datorită uniformităţii mării. Deasupra pământului, casele, pădurile, drumurile apăreau şi dispăreau ca într'un vis (Blériot sbura cu 60 km pe oră!.. n. trad.) Deasupra apei, valul, ce pare acelaş val, îl ai mereu în faţă!

Sunt mulţumit de aparatul meu. Stabilitatea lui e perfectă. Şi motorul, ce minunăţie! Ah! Bravul meu Anzani, nu clinteşte!

Un timp de zece minute, am rămas singur, izolat, pierdut în mijlocul mării imense, fără să văd vreun punct la orizont sau vreun vapor oarecare. Acest calm, tulburat numai de sgomotul motorului, fu o periculoasă vrăjire de care mi-am dat foarte bine seama. Deaceia aveam ochii fixaţi pe distribuitorul de uleiu şi pe nivelul consumaţiei de benzină.

Aceste 10 minute îmi părură lungi şi cu adevărat am fost fericit de a descoperi către est o linie cenuşie care se detaşa din mare şi care se îngroşa din ce în ce mai mult. Fără îndoială era coasta engleză. Eram aproape salvat!

Mă îndrept către acest munte alb. Insă vântul şi ceaţa mă cuprind. Trebue să lupt cu mâinile şi cu ochii mei. Aparatul meu e foarte ascultător. Il îndrep către faleză, acum, că nu mai zăresc Douvres. Unde oi fi oare? Zăresc trei vapoare. Remorchere, crucişetoare? Puţin importă! Par însă că se îndreaptă către un port. Le urmez liniştit. Marinarii îmi trimit urările lor entuziasmate. Am aproape dorinţa de a-i întreba care este drumul Douvres-ului. Vai! Nu vorbesc englezeşte...

Sbor dealungul falezei dela nord la sud, însă vântul contra căruia lupt, se înteţeşte. Un contur neregulat apare în dreapta mea puţin înainte de castelul dela Douvres. O bucurie nebunească mă cuprinde. Mă îndrept spre ea, precipitându-mă! *Sunt deasupra pământului!* Sunt cuprins din nou de o emoţie plăcută. Dar, la pământ un om agită cu disperare un drapel tricolor. Mă apropii de pământ şi recunosc pe redactorul ziarului „Matin", bunul meu Fontaine, care, singur în mijlocul câmpului, strigă la mine. Bravul prieten!

Vreau să aterizez; remons-urile sunt violente. Cum mă apropii de pământ vârtejurile mă cuprind. Nu pot să rămân în aer mai mult. Sborul durase treizeci şi trei de minute: era suficient! Cu riscul de a sfărâma totul, tai aprinderea. Şi acum, la noroc! Trenul de aterisaj se rupe puţin. Pe legea mea, cu atât mai rău, dar traversasem Mâneca!

LOUIS BLÉRIOT



Câteva clipe înainte de decolare spre „marea" încercare... Constructorul motorului, Anzani, aruncă o ultimă privire.

ARIPI ROMANEŞTI

Director: Comandor aviator AL. DEMETRESCU

* ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI

* CEA MAI BUNĂ, CEA MAI IEFTINĂ ŞI CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ. MONTAJUL ŞI TIPARUL LA FOTOROTOGRAVURA (TIEFDRUCK)

* PUBLICĂ TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL SBORULUI OMENESC

* PAGINI SPECIALE INCHINATE AERONAUTICEI NOASTRE DE RĂZBOI

* PAGINI REZERVATE AVIAŢIEI TINERETULUI

* PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ŞI TEATRU

Prim redactor: LADMISS ANDREESCU

Redactor artistic: GION

* REDACŢIA ŞI ADMINISTRAŢIA BUCUREŞTI, Str. SĂRINDAR Nr. 9, ET. I. TELEFON: 3.45.28. CONT CEC: 1334 BUCUREŞTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942 BUCUREŞTI. REGISTRUL PUBLICAŢIILOR PERIODICE Nr. 76/943, TRIBUNALUL ILFOV

* ABONAMENTUL ANUAL: LEI 3000, DE SPRIJIN LEI 5000, ONORIFIC LEI 10.000. PENTRU SBURĂTORI, STUDENŢI, ELEVI, FUNCŢIONARI, MILITARI, MUNCITORI ŞI PLUGARI LEI 480

ABONAMENTELE SE ACHITĂ ANTICIPAT. LA EXPIRARE, REVISTA NU SE MAI SERVEŞTE ABONATULUI DACĂ ABONAMENTUL PE ANUL URMĂTOR NU A FOST ACHITAT IN TIMP UTIL

* PAGINILE DE PUBLICITATE DUPĂ TARIF

* UN EXEMPLAR LEI 20

NUMERELE VECHI, UN EXEMPLAR PREŢUL DUBLU

* DIFUZAREA REVISTEI IN TOATĂ ŢARA SE FACE PRIN:

„INTERPRESS" s. a. r.

Str. GOGU CANTACUZINO Nr. 38, BUCUREŞTI, TELEFON 1.15.80 CONT CEC 5671 BUCUREŞTI

CAVALERII de mâine

Dacă te frământă şi te chinuesc nedumeririle, şi şarpele îndoelii muşcă din tine când vrei să scrutezi viitorul, du-te şi rămâi câteva zile, o săptămână, o lună, printre piloţii români. N'ai să regreţi!...

După ce au luptat pe streine spaţii celeste, îl apără cu îndârjire pe al lor propriu, şi nu-l cedează nici în infern. E al lor, acest uriaş fragment de azur care se încinge de vitejia şi de patima lor!

Două fronturi avem sus.

Unul e al luptătorilor încercaţi cari apără, depe crestele de ozon, neamul.

Celălalt e al tinereţii iscoditoare şi transfigurate care îşi învaţă lângă elice prelegerile ei de istorie: elevii şcolilor de sbor.

In timp ce contingentele de muşchetari ai văzduhului se înfăşoară în eroisme, cu frunţile grele de atâta aureolă densă, mânjii nerăbdători şi atenţi se pregătesc cu o înfiorată trudă pentru palmaresе tot atât de mari.

I-am cunoscut atât de bine pe aviatorii, pe aviatorii noştri, şi am trăit neuitate ceasuri de febră cu dânşii, în focul de sus, şi de largă, totală fraternitate în rarele clipe de odihnă pe sol.

I-am văzut şi pe elevi, dragii sburători încleştaţi de mâine, viitoarele promoţii de cruciaţi ai văzduhului... In toată pregătirea şi în toată viaţa pe care o duc, o nobilă pedagogie e prezentă şi simţi că biruie o altă mentalitate decât acea obişnuită, o altă concepţie şi deopotrivă un alt stil. In ce încomparabil climat cresc aceşti adolescenţi destinaţi unei existenţe de emoţii majore...

Viaţa lor în şcoala de sbor e numai o prefaţă.

T. A. R-ul care tutelează antrenamentul tineretului românesc pentru isprăvile aviatice de războiu şi de pace ale naţiunii, îi învaţă pe aceşti excelenţi ambiţioşi să înfrângă în dânşii tot ceeace este inferior în om pentruca să-i promoveze la alte discipline. Prin felul cum sunt ţinuţi şi pregătiţi, grupaţi pe specialităţi care se completează, aceşti pasionaţi juvenili ai carlingei învaţă dela început şi cunosc spiritul de echipă. Trăesc, învaţă, luptă, visează în grup. In aviaţie te detaşezi mai uşor de lut, de preocupările egoiste, lepezi depe tine haina individualismului vulgar. Spiritul de echipă — iată arma pe care mizează cu atâta orgoliu aviaţia noastră nebiruită... Dar disciplina? Din dânsa pedagogii T. A. R.-ului au făcut o problemă de etică superioară şi o pagină de Pestalozzi, aplicată. Nimic nu vine din constrângerea exterioară, care în fapt nu există. Când unul greşeşte îl mustră privirile camarazilor şi-şi face singur procesul. E o problemă de conştiinţă, de trăire interioară, o splendidă exersare a curajului etic, un permanent voluntariat al onestităţii. E ceva din eleganţa solemnă a cavalerismelor medievale. In şcolile de sbor nu se minte niciodată... Desigur că oamenii cari sboară sunt mai buni de cât noi, ceilalţi depe sol, fiindcă altfel n'ar putea să se ridice atât de sus!

Apăraţi de ceilalţi cari le-ar putea fi dascăli şi cari sunt ei înşişi foşti şcolari, iar astăzi eroi calmi şi cotidieni ai cerului, elevii şcolilor de sbor îşi continuă, cu tenacitate, sub această protecţiune glorioasă, drumul lor aspru spre desăvârşire.

...Sburătorii noştri se află unii pe frontul aerian, apărând din văzduh Patria, iar alţii încă în laboratoarele vitejiei de mâine. Dar ei sunt UNA, luptători şi elevi, înşiruiţi pe aceiaş aripă amplă a destinului.

ANASTASE IFTIMIE

ORAȘE SUB BOMBARDAMENT

de Radu Gyr

Nelinişti

Lâncedă, bolnav de dulce,
această zi miroase-a flori mortuare.
In suflet, primăvara ca un ulcer
coace 'n afund de presimţiri amare.

Livizi, pe trotuare, visăm încă,
spre golfuri verzi fluide navigaţii.
Prin curţi, duzi trişti, pe care-omizile-i mănâncă,
îşi moaie, noaptea, vârfu'n constelaţii.

De orice pas atârnă-o rană. Gestul
se macină în aer putregai.
Sub coasta stângă pipăim doar restul
unui defunct vagabondaj prin rai.

Sunt seri târzii de sânge şi gangrene,
cu luna veştejită sus pe tije.
Neliniştile — ţăndări cotidiene —
ne intră 'n carne — adânc ca nişte schije.

Ce soare inutil pe străzi exultă!...
Ah, umbrele se ţin de noi postume...
In mantii roşii febrele ascultă
un uruit de tancuri peste lume.

Mecanic, traversăm lumina — amară,
„Mâine" şi 'ntinde şbilţul de hingher,
şi în oraşul care-aşteaptă să dispară
tramvaiele se spânzură de cer.

Momente

Incleştat, oraşul pare scris
într'o uriaşă stalactită.
Nu suspină, nu palpită
nicio frunză, niciun vis.

Ora-i somnolentă şi virgină
ca pădurile la tropice amare.
Tăcerea se umflă 'n lumină
ca o rană. Şi doare.

Curge desnădejdea leneş Gange
peste viaţa care în asfalt e.
Lungi, subţiri, neliniştile 'nalte
le simţim umblând pe picioroange.

Şi deodată se dilată, se dilată,
se dilată
Aşteptarea, AŞTEPTAREA, AŞTEPTAREA.
Blocurile
— Bestii mari de piatră —
adulmecă 'n jur zarea.

Fabricile-au gâturi de girafe,
străzile 'ncordări de rinocer.
Brusc,
în transparenţele serafe,
sirenele dau buzna 'n cer.

Sângele aleargă 'n gol. Betonul
ca un piept svâcneşte cu putere.
In ciment plesnesc artere,
aerul se face ca gudronul.

Tot oraşul fierbe 'n măruntaie
şi se schimbă 'n subterană rugăciv
Soarele 'ncepe să tune,
uruie lumina şi se 'ndoaie.

Munţi de fier se surpă 'n ceruri groase,
Lungi uruituri celeste
urlă 'n carne, uruie 'n oase,
crunt ne sfredelesc în ţeste.

Mai aproape vin, mai tunătoare,
stâncile năpraznicului soare.

Uruind se dau de-a berbeleacul
prin prăpastia luminii... Orice clipă
cât văzduhul e, cât veacul.
Moartea vine.
Carnea ţipă.

Bombardament

De sus, din vămi sparte,
de la Tine, Părinte,
plouă fierbinte,
tună cu moarte.

Soarele cade 'n bot,
mistreţ ciuruit de alice.
In motoare, în văzduh, în helice,
s'a mutat iadul tot.

Parcă sus, în azurul Tău, Tată,
n'a fost rai niciodată,
ci cumplit atelier
de fosfor şi fier.

Oraşul se'nvârte, s'apleacă,
sare 'n ciosvârte de bloc.
Exploziile scuipă şi joacă
cu coapse de foc, cu părul de foc.

Peste case, peste tramvaie,
trotuarele sboară vâlvoaie.
Ca nişte lungi măruntaie
de fiare şi bârne,
etajele încep să curgă, s'atârne.

Bojdeuce, palate,
icnesc spintecate.
Se despică, de vii,
ca harbujii 'n felii.
Odăile
plesnesc ca păstăile.
Sar cărămizi, tinichele,
cu aşchii de trup după ele.

Trec avioanele, trec avioanele.
Tranşeele 'mproaşcă balcoanele
cu sdrenţe de braţe fierbinţi,
cu urlete rupte 'ntre dinţi,
cu sânge, cu hălci şi cu buturi,
care-au fost rugăciuni şi săruturi.

Năprasnici, isterici,
din parc fug castanii.
Vâjâie stranii,
intră'n biserici,
fac tumbe prin pieţi,
trec prin pereţi,
cu rădăcinile, cu bolovanii,
peste moloz, peste vieţi...

Schijele-aleargă pe străzi
după prăzi.
Alţi pereţi cad,
alte vuiete cad,
alte vieţi cad
în genuna căscată.

Nu, peste noi n'a fost rai niciodată,
numai iad, numai iad.

Ah, pe mormintele treze
cimitirele 'ncep să valseze.
Din adânc, din noroi,
ţâşnesc părinţii, iubitele,
cu buze de fum, cu orbitele
mâncate de ploi.
Părinţii, iubitele,
ţopăie goi,
putrezi valsând sub cumplitele
şlăvi de apoi...

Doamne, Dumnezeule, Tu nu le vezi toate?
Cum nu răspunzi?
In ce vizuini fulgerate
tăcând, Te ascunzi?

Sau poate, nici Tu nu mai eşti,
nu mai trăieşti.
Poate şi tu ai pierit
strivit, terciuit,
sub pârjol, sub moloz, sub ciment,
în bombardament.



Cpt. c-dor av. Tănăsescu C., comandantul unei flotile de vânătoare

Piloţii unui eroic grup de vânătoare I.A.R. 80, care au înscris stră[...] victorii împotriva aviaţiei de bombardament anglo-americană, cu o[...] apărării cerului românesc *(S. M. P. Scheeser H.)*

Aripi româneşti



Alarmă ! Toţi piloţii pe avioane ! *(S. M. P. Scheeser H.)*



Comandanţii aeroarmatelor româno-germane din sud, trec în revistă o unitate de aviaţie română. *(S. M. P)*



Piloţii unui alt eroic grup de vânătoare Me G. 9., care a întrunit aproape o sută victorii omologate pe frontul de Est.



Bombardierele româneşti în d[...] obiectivele aflate adânc în[...] liniei duşmane. *(S. M. P. Sto[...]*

Cu simplitatea sa cunoscută, regretatul sburător, Cpt. *Gheorghe Ioan*, comandantul unei escadrile de bombardament descrie lui Bâzu Cantacuzino sborul său la inamic din care s'a întors ciuruit de proectile, dar cu formația și misiunea terminată. Este singura fotografie pe care o avem dela admirabilul sburător, căzut departe pentru Patrie!



n luptă



...n de asalt este alimentat cu muniție *(S. M. P.)*



Ampenajul cu victoriile unui as al aviației noastre de vânătoare *(S. M. P. - Radovici)*



Pe un aerodrom în Est.



Trei sburători din cadrele unui brav grup de vânătoare românesc *(S.M.P.)*



D-l General Jienescu Gh., Ministrul Aerului, primește raportul echipajelor întoarse din misiune asupra misiunilor executate *(S.M.P. - Pelin D.)*



D. General de armată Desloch, comandantul unei Flote Aeriene Germane, decorează și felicită pe sburătorii unui grup de Stukas românesc. *(S. M. P. - Pelin D.)*



D-l General Comandant Ionescu Emanoil, comandantul unui Corp Aerian Român, decorează pe sburătorii unei unități aviatice germane *(SMP)*



D-l General comandant al unui Corp Aerian Român, felicită pe un brav sburător german.

Sburătorii noştri văzuţi de gion


× Lt. av. Şotropa


× Adj. Chirvăsuţă


Servantul Pavelescu Gh.


× Cpt. av. Smaltz


Maestrul Vochin


× Adj. av. Andrei Rădulescu


× Adj. av. Florea Ion



× Slt. av. Milu Ion


× C-dor av. Ionescu Stelian



× Cpt. av. Dan Vizanty